

視覚障害者と安全歩行

——東京都区内駅ホーム点字ブロックの再検討——

瀧澤 仁 唱

目次

- 一 はじめに——本稿の目的
- 二 点字ブロックの種類
- 三 点字ブロックの設置方法
- 四 安全歩行と点字ブロックの設置状況
- 五 結び——残された課題

一 はじめに——本稿の目的

身体になんらかの損傷がある者は、その損傷の程度・内容により、種々の社会的不利を被らざるをえない。例えば、両下肢の機能を全廃し車椅子によってしか移動できなくなった身体障害者が独力で目的地まで移動しようとするさいに、その途上に段差があるのに、それを越えていく手段がなければ、目的地までの移動を断念せざるをえない。

また、視覚障害者のうちでも、全盲あるいはそれに近い視覚障害をもつ者は、特別に歩行訓練がなされたり、晴眼者の誘導及び助言等がなされたりしなければ、視覚に重度の損傷を受けた瞬間から、単独で目的地まで到達する事に多大な困難を感じざるをえない。

視覚障害者の社会的不利の内容は大きく二つに分けられる。感覚器官の損傷を原因とする情報摂取に対する社会的不利とそれを原因とする移動に対する社会的不利である。勿論これらは相互に関連しあっており、単純に前者が後者の前提となるという関係ではなく、一方が他方の前提要因たるべき複雑な位置関係に立つ。これらが複雑に絡みあえば、教育を受ける事や労働する事に対する社会的不利が生じることはいうまでもない。視覚に損傷があれば、視覚から得られる情報摂取の欠如ないし不足ばかりでなく、そのために移動とりわけ自己の意思に従って自由にかつ安全に歩行する事に対し多大な社会的不利を被ると言わざるをえない。

自由な移動が人間に与える効果は、人間の全面的発展である。しかし、移動の自由がなければ、職業を自由に選択する事ができないし、教育の機会均等もありえない。封建社会から市民社会への移行期において市民が移動の自由を要求したのは歴史的事実である。人間が自由に移動する事はとりもなおさず、歴史的にみて人間の諸制約からの解放を意味していたのであり、自由に移動できるか否かは、人間が、社会で自由に活躍できるか否か、自らの諸権利行使しうるか否かの最も原初的な前提条件である。移動ができなければ、自らの欲する知識を得る事が難しいし、それによって得られるであろう人格の全面的発展にも影響が現れてくる。ある者が起居する場所から全く移動できないとすれば、特別な配慮がない限りは公教育を受ける事ができないし、教育を受けられなければ、現代社会においてはそ

の個人の社会的地位の發展が望めないのは一般的である。

高度情報化社会といわれる今日、居ながらにして種々の情報を得る事ができる「ばら色」の社会がすぐにでも到来するかのような幻想を喧伝する者がある。しかし、それはあくまで理論的な可能性を述べたままであって、それに要する費用やその負担をする者が誰であるかは十分な検討を必要とする考えである。また、この考えに最も欠けているのは、直接的に情報を得られる事となんらかの媒体を通じて情報を得る事の差を無視している点である。単に知識として情報を得るだけであれば、なんらかの媒体を通じて得る事もできるであらう。しかし、芸術の鑑賞ひとつをとってもその場において感動を味わう事と媒体を通して見聞きする事とは全く違うのである。鑑賞者が自ら鑑賞する事と媒体を通じた、そこに媒体を操作する者の一定の主観のはいった二次的な情報を得るのとはおのずから違う。このような重要な相違を無視した考えは、いたずらに高度情報化社会を幻影として描くだけであって真の人間の情報への欲求を満たすものとはいえない。自由に移動できなければ、直接的な鑑賞そのものができなくなるのである。一定の情報が特定の場所においてしか得られなければ、移動が制約されれば、情報を得る事ができなくなる。

さらに、右の幻想には、商品生産コストに対する考えが殆ど欠けているといわざるをえない。例えば視覚障害者が点字でない文字、いわゆる「すみ（墨）字」を視覚情報から触覚情報に変えて読むための機器として「オプタコン」(Optical to Tactile Converter の略称)というものがある。アメリカ合衆国で開発され、訓練により視覚障害者がすみ字を読めるようになる機械であり、それにより視覚障害者が暗眼者に伍して労働できるようになった機械である。日本円で一台一四五万円（一九八五年一〇月末日現在³⁾）する器械である。日本の工業力とその技術水準をもつ

てすれば、これより品質のよいものを作れる事ができると言われ、事実様々な研究者によって文字読み取り装置が考案されている。そして、商品化すれば、十万円台で市販できるといった新聞記事が載る。しかし、商品化するには一定の需要がなければならず、残念ながらその点の考慮を欠いた記事である事が多い。つまり、数十万から百万個の単位の一般的な需要があった場合の生産コストを考えれば、低価格で供給できるけれども、極端に需要が少ない商品を大きな需要があるという条件下で試算すれば、低価格になるという計算が成り立つだけであって、低価格にしうる現実的な根拠はなにもない。前述のオプタコンも量産すれば、十分の一の価格になると言われているが、世界で使用されている台数が約一万台（一九八三年一月の推定で九九〇台⁽⁴⁾）で日本における使用台数が、四百台余り（一九八五年十二月末日現在で四四九台⁽⁵⁾）という現状からすれば、資本主義的な大量生産に耐えられるような商品でない事がわかるであろう。また、この機械はそれを手にいれたからといってすぐに使用できるものではなく、この機械の使用には特別に養成された指導員（オプタコン・ティーチャ）による長期間の訓練が必要であり、一定の教育訓練システムでの訓練を経なければ使用できないものである。つまり、ハードウェアばかりでなく、ソフトウェアも完備して初めて使用しうる態勢が整うのである。しかし、数箇月の訓練を経てもなお、個々人の条件により、使用をあきらめざるをえない場合もある。説明書を読めば、手にしたその日から使用できるような大衆的商品とは全く違うのである。だからこそ、最先端技術を駆使して低コスト化をはかれるはずの日本の企業が商品化をせず、注文による手作りという非近代的な生産方法がとられているのである。また、視覚障害者の歩行補助具として、超音波眼鏡（商品名「ソニックガイド」）がある。これも開発されたのは日本でなく、ニュージーランドであり、この機械の使用にもオプタコ

ンと同様に特別に養成された歩行訓練士が指導して初めて使用が可能になるのである。この機械の価格も一台約一四〇万円するのであり、オプタコンは代金さえ支払えば手にいれる事ができるが、この機械は原則として歩行訓練士と一緒に訓練する場合でないと簡単には入手できないシステムになっている。

ところが、このように視覚障害者の使用する機器がきわめて高価であって、大量生産による商品化が殆どなされないにもかかわらず、視覚障害者の歩行に役立たせるという目的でいわゆる「点字ブロック」⁽⁶⁾が到る所に敷設されるようになってきている。しかも、このような施設を造るさいには、視覚障害の特質から移動に対して社会的不利を常に被る視覚障害者の福祉をはかるといった宣伝がなされる場合が多い。この場合の福祉がなにを意味するものであるかはさておき、少なくとも障害者のための施設が右の読書器や歩行補助具に対する公的支出の少なさに比べ、このような広がりをもって設置されだしてきているという点では稀有の施設であるといえよう。オプタコン一台が一四五万円として今まで四百台輸入されたとしても、初めて輸入された一九七四年から現在まで日本でこの為に使われた金額は五億八千万円に過ぎない。点字ブロック一枚の最低の値段は一枚四一〇円⁽⁷⁾である。関係者によれば、近年一年あたり百万枚は使用されているという推定⁽⁸⁾がされると、仮に百万枚使用されたとすると工事費を一切考慮しなくても四億一千万円となる⁽⁸⁾。しかし、これは製品の単価であって、工事費等を考慮すれば、その額はさらに増加する。一九六八年から一九七九年までの東京都の交通安全整備事業により道路へ点字ブロックが計三万八〇六七枚敷設され、金額の合計が四七四万七千二百円⁽⁹⁾かかっている。これを単純計算して単価を出すと、一枚一二四七・一円（小数点以下第二位四捨五入）となり、最低価格品の単価の三倍の費用がかかっていることになる。さらに、ある駅における鳥式二

ホームを一五^{センチ}の幅から三〇^{センチ}のものに改造するのに約二千万円を要したという話を聞くが、事の真偽はともかく、莫大な金額が点字ブロックに投資されているとみて差し支えあるまい。

しかしながら、その設置基準が不統一で必ずしもわかり易いものではないという視覚障害者の意見が設置当初から現在まである事も事実である。そして、生命の安全に直接関わる駅ホームの点字ブロックについてもそれが言われている。詳細な実験を経て発明され、足裏で情報を確実に認識させるという画期的な発明品であると言われる点字ブロックが駅ホームの工作物として視覚障害者の福祉に役立たせる目的で設けられているのならば、そのような声がある事自体不思議であると言わざるをえない。

視覚障害者の福祉に対する公的支出の検討については、取り上げる余裕がないので後日にゆずる。本稿は、視覚障害者の福祉及び安全を確保する為と喧伝されて日本全国で少くない金額を投じて敷設され続けている点字ブロックが、駅ホームにおける視覚障害者の安全にとってどのような工作物であるのかを検討する研究の一環として、人口稠密地である東京の都区内駅の点字ブロック調査の一つの手掛かりとして、敷設されてきた駅ホーム上の点字ブロックが視覚障害者の歩行にとっていかなる役割をもつ工作物であるのか、点字ブロックだけで右目的にかなうのか否かを実態調査を通じて明らかにする事を目的とする。そして、それはとりもなおさず、安全な移動を確保する権利の保障の検討に接続する研究の一環となるものである。

設けられている点字ブロックの役割は必ずしも明確に分けられないが、一つは停止を意味し、もう一つは誘導を意味するものであり、前者の代表的なものの一つは、鉄道駅ホーム縁端や終端（ホーム長手方向の両端。縁端と終端を

あわせて縁端等と呼ぶことにする。)にある転落防止の為の危険警告であり、後者は道路等における歩行誘導がその例である。視覚障害者の公共交通機関特に鉄道利用の割合は高い。しかし、鉄道利用には列車が高速(最高八〇⁽¹⁰⁾キロ毎時)で進入してくるのに自動車等比べて列車自体が制動を始めてから停止するまでの距離が長いという危険、高いホームから人が転落するとその後列車や電車に接触する危険がつきまとう。つまり、転落事故と触車事故の二重の危険が鉄道利用にはつきまとう。⁽¹¹⁾それゆえ、視覚障害者にとり、直接生命の安全に関わるのが駅ホーム縁端等の点字ブロックである。点字ブロックの普及が急速に進んでいる事を考えれば、実態を検討し続ける事が必要と考える。⁽¹²⁾

東京都区内に国鉄駅は調査終了時点の一九八五年八月末日現在で六八あり、前回調査の終了時点である一九八二年五月末日のものと変化がない。私は前回調査と同じ基準で一九八四年九月より八五年一〇月(補足調査含む)まで、ホーム縁端等に設置されてある点字ブロックを視覚障害者の歩行の安全がどうかという点から調査した。⁽¹³⁾

(1) 視覚障害という用語自体、その内容が多義的である。例えば、身体障害者福祉法(昭和二十四年二月二十六日法律第二八三号)別表(身体障害者の範囲)一によれば「1 両眼の視力(万国式視力表によつて測つたものをいい、屈折異常がある者については、きよう正視力について測つたものをいう。以下同じ。)がそれぞれ〇・一以下のもの 2 一眼の視力が〇・〇二以下、他眼の視力が〇・六以下のもの 3 両眼の視野がそれぞれ一〇度以内のもの 4 両眼による視野の二分の一以上が欠けているもの」が視覚障害者の範囲に含まれることになる。第2項の「一眼の視力が〇・〇二以下、他眼の視力が〇・六以下のもの」にあてはまる視力障害者は生活をしていくさいの視力、いわゆる生活視力があるから殆ど社会的不利がないように思われている。道路交通法(昭和三十五年六月二十五日法律第一〇五号)第八八条第一項第二号及び同法第九六条第一項により、全盲者が運転免許試験を受験できず、自動車等を運転できない事はいうまでもない。しかし、右の生活視力を有する身体障害者福祉法にいう視覚障害者は普通自動車の運転免許を取得したくとも、同法第九七条第一項第一号及び道路交通法施行規

則（昭和三五年一月三日總理府令第六〇号）第二三条により、原動機付自転車及び小型特殊自動車免許以外の適性試験に合格する事ができない。原動機付自転車や小型特殊自動車免許証を取得しても、普通自動車の運転免許証を取得できないので、それを原因とする社会的不利はおおむねもない。さらに、右の法規定は医学的見地からする視覚障害者の存在を見落としている点で問題がある。たとえば、井口淳編「盲人更生援護施設職員ハンドブック」（一九八一年）一五頁（原田政美執筆部分）によれば、色覚の障害、暗順応の障害、調節の障害、両眼視の障害なども視覚障害にはいる。しかし、右の障害をもった者は、それだけでは、法的な視覚障害者の範疇にはいる事はない。ところが、全色盲の者は右施行規則同条により、適性試験に合格できず、いずれの運転免許も取得できない。しかし、それらの社会的不利の問題については、本稿ではとうていふれる余裕がなく、別に検討しなければならない問題であるので、本稿における視覚障害者という用語は、生活視力を欠く視覚障害者、具体的には全盲乃至それに近い視力障害を有する者の意味で使用していることをおこわりしておく。

（2）井口編前掲書四三頁によれば、感覚情報の八〇％は視覚によるという（松井新二郎執筆部分）。

（3）キヤノン株式会社視聴覚補装具事業部による。

（4）キヤノン株式会社視聴覚補装具事業部「オプタコンの現況」（一九八五年）参照。

（5）キヤノン株式会社視聴覚補装具事業部による。

（6）盤面に種々の突起をつけたものは、「点字ブロック」という名前のものとどまらず、種々商品化されているが、本稿では考案者三宅精一・三郎両氏の命名になる「点字ブロック」（若橋英行「白浪に向いて 三宅精一を語る」（一九八三年）二九頁参照。）を総称として使用することにする。なお、本稿ではブロック上に点状突起のあるものを点状ブロック、線状突起のあるものを線状ブロック、それらを一つのブロック上に結合させたものを併用型ブロックと呼び、これらの総称を点字ブロックと呼ぶことにする。

なお、本稿では総称として点字ブロックという用語を用いているが、商品として存在する「点字ブロック」あるいはそれに代表される類似した商品そのものを検討しているのではないことを注意しておく。現在敷設されている視覚障害者の安全を確保する手段としての点字ブロックは、ある情報を伝えるがゆえに視覚障害者がなんらかの標識として使用していることは事実であり、その役割を否定することはできない。本稿は、点字ブロックそのものを検討しているのではなく、鉄道駅ホームという特に危険な場所における点字ブロックの敷設のされ方を検討することが目的なのであり、軽々に点字ブロックそのものの役割を否定したり検討しているのではないことをおこわりしておく。

（7）財団法人「安全交通試験研究センター」の「視覚障害者用安全装備価格表」（一九八五年五月現在の価格）中の「警用SM三〇〇—二五」（本稿で後述する「41点ブロック」に当たるものである）の価格である。

(8) 岩橋前掲書七六頁によれば、三千^{トリス}は敷設されているとある。いつまでにそれが敷設されたのか、正確にはわからないが、もしそうだとすると、一千万枚となり、最低の金額で試算しても、四一億円が投じられていることになる。

(9) 上野訴訟控訴審(東京高裁昭和五四年(ネ)第八七〇号事件)準備書面(四)(控訴人「国鉄」側の昭和五五年二月一九日付準備書面に對する反論)「一九八一年」三、四頁参照。

(10) 軌条面からホームまでの高さ及びその高さが、停止する列車にあわせて違ふ事については、拙稿「駅ホーム点字ブロックに関する一考察」(一)(早稲田大学大学院法研論集第二八号「一九八三年」一二八頁参照)。

(11) 駅ホーム上で視覚障害者が歩行するさいにどのような危険があるかについては、前掲拙稿一二六～一二九頁参照。

(12) 第一次調査の結果及び評価については、拙稿「駅ホーム点字ブロックに関する一考察」(一)～(四)(早稲田大学大学院法研論集第二八、二九「一九八三年」、三二及び三三号「一九八四年」所収)参照。

(13) 紙数の制限のため、鉄道関係の用語説明を大幅に省略しているので、詳細は前掲拙稿を参照願いたい。

二 点字ブロックの種類

補修の為に任意にブロックを切断して使ったものが明らかにわかるもの及び形態が同じでも材質が違ふ場合を除き、ホーム縁端等におけるだけでも、大きさ・突起の形状で分類すると一の種類ある。これは前回調査の七種類に比べると四種類増加したことになる(形については図1——1・2を、どの駅に使用されているかは、表1——1～5参照)。

点状ブロックはその盤面の突起の大きさ、数によって分類すると九種類に分かれ、三種類増加した。

一辺四〇^{センチ}ミリの(実測値では三九五^{ミリメートル}前後)の正方形のものが初めて登場した。頂上部直径一・二^{センチ}、基部直径二・二^{センチ}、高さ〇・五^{センチ}の扁平逆擋鉢型突起を直線上に置き、各々の中心間隔が六^{センチ}となるようにし、さらに

一列六個の列を七列、一列七個の列を六列、各列を互い違いに並べ、各突起の中心点を結ぶ線がなまこ壁の線のようになる型（「84点ブロック」と呼ぶことにする）である。

一辺三〇センチの正方形のものでは、前回四種類だったものが五種類に増加した。頂上部直径二センチ、基部直径三センチ、高さ〇・五センチの扁平逆播鉢型突起を直線上に置き各々の中心間隔が七・五センチとなるように、一列四個ずつ八列、各中心点を結ぶ線がなまこ壁の線のようになる型（「32点ブロック」と呼ぶことにする）、直径三・五センチ、高さ〇・五センチの部分球状突起（半径三・五センチの球の一部）とその頭部を二ミリ削り、頂上部直径二・五センチ、基部直径三・五センチ、高さ〇・三センチの扁平逆播鉢型突起のようにしたものとをその中心間隔が五センチとなるように、二種の突起が交互に一列六個ずつ六列碁盤割に並ぶようにした型（「36点ブロックA」と呼ぶことにする）、直径三・五センチ高さ〇・五センチの部分球状突起（半径三・五センチの球の一部）をその中心間隔が五センチとなるように、一列六個ずつ六列碁盤割に並ぶようにした型（これが新しく加わったものであり、「36点ブロックB」と呼ぶことにする）、頂上部直径一・二センチ、基部直径二・二センチ、高さ〇・五センチの扁平逆播型突起を各々の中心間隔が六センチとなるように直線上に置き、さらに一列四個の列を四列、一列五個の列を五列、各列を互い違いに並べ、各突起の中心点を結ぶ線がなまこ壁の線のようになる型（「41点ブロック」と呼ぶことにする）及び基部直径二・二センチで高さ〇・五センチの部分球状突起（半径一・五センチの球の一部）をその中心間隔が三・七五センチとなるように、一列八個ずつ八列碁盤割に並ぶようにした型（「64点ブロック」と呼ぶことにする）の五種類である。

一五センチ×三〇センチの長方形のものでは、「32点ブロック」を半分にした型（「長方形16点ブロック」と呼ぶことに

する)に「36点ブロックB」を半分にした型(「長方形18点ブロック」と呼ぶことにする)が加わり一種類増加した。一辺一五センチの正方形点状ブロックは、「64点ブロック」の四分の一の大きさの型(「正方形16点ブロックA」と呼ぶことにする)と頂上部直径一・六センチ、基部直径二・二センチ、高さ〇・三センチの扁平逆播鉢型突起と直径二・二センチ高さ〇・五センチの部分球状突起をその中心間隔が三・七五センチとなるように、二種の突起が交互に二列四個ずつ四列碁盤割に並ぶようにした型(「正方形16点ブロックB」と呼ぶことにする)が加わり一種類から二種類になった。⁽²⁾併用型ブロックは長方形16点ブロックと線状ブロック(図参照)を結合した形の一辺三〇センチの正方形ブロックである。点のある方を線路側とする。

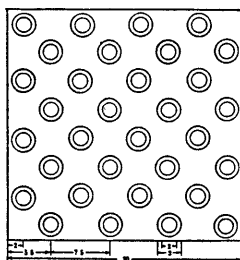
ホーム縁端等を示す為の点字ブロックが、前回調査に比べ、さらに種類が増えている事は、設置当初より国鉄の基準が統一されてこなかった事に加え、その後も基準が統一されず、その努力もなされてこなかった事を示すといえるのではなからうか。

(1) 前掲拙稿(一)一三六頁では、二・三センチと実測値を記していたが、後日設計図を参照した結果二・二センチであることが判明したので、数値を訂正しておく。

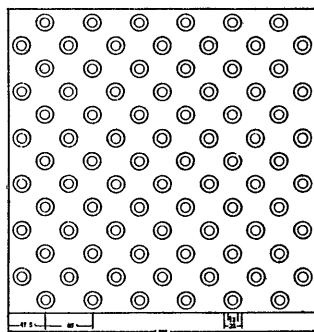
(2) ただし、この「正方形16点ブロックB」は、東京都区内駅中、有楽町駅で一枚しか見つけれなかったものである。これが最初から一五センチ幅の点字ブロックとして作られたものか、この四倍の大きさの三〇センチ幅の点字ブロックから切り出したものかはよくわからない。この四倍の大きさ、つまり一辺三〇センチの正方形点状ブロックは、前掲「安全交通試験研究センター」の安全整備資料中「のり付点字タイルSM三〇〇―点L」として実在するし、実際に敷設してあるのを私自身見たことがある。同駅ではこの他に41点ブロックを半截したり、ほぼ四分の一に切断したもので補修している例があるので、その例の一つであるとも考えられる。しかし、東京都区内駅のホーム縁端等には右と同様

△図1/1V 点字ブロックの種類——各図の縮尺（1/10）は等比

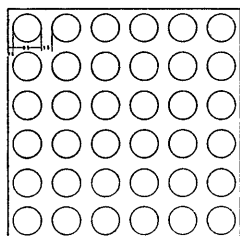
32点ブロック



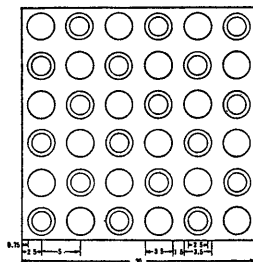
84点ブロック



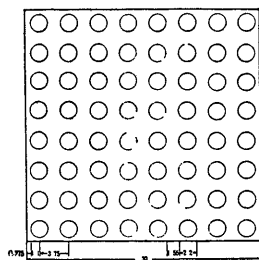
36点ブロック B



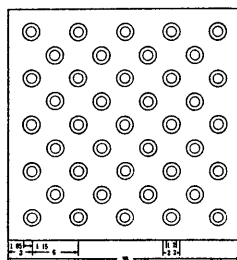
36点ブロック A



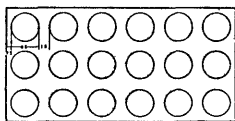
64点ブロック



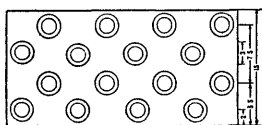
41点ブロック



長方形18点ブロック

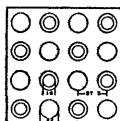


長方形16点ブロック

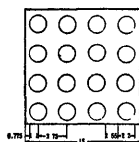


△図
1/2▽

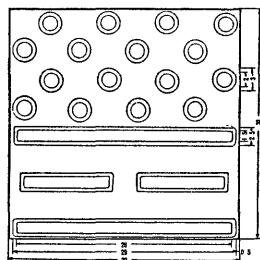
正方形16点ブロックB



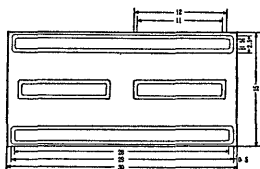
正方形16点ブロックA



併用型ブロック



線状ブロック（参考）



の三〇センチ幅のものはない。それゆえ、一応新しい形式の点字ブロックとして分類しておく。表1-1参照。

三 点字ブロックの設置方法

点字ブロックは間隔をとって設置する場合と密接させる場合とがある。間隔をとって設置する場合には、正方形16点ブロックAを二枚一組で密接させ、その一組毎の間隔を一〇センチあける方法と点字ブロックを一定の間隔をとって敷設する二方法がある。前回調査までの設置方法に比べて、古い点字ブロックの幅（一五センチ）にあわせた補修⁽¹⁾、あるいはごく一部に例外的に一五センチ幅のものを設置した例は今回も認められたが、駅ホーム縁端全体に一五センチ幅のものを新設した例はなく、ホーム全体にあった一五センチ幅のものを全面的に三〇センチ幅のものに改めた例のある事⁽³⁾、四〇センチ幅のものが新設された事⁽⁴⁾が判明した。点字ブロックを新設するさいには、その幅は三〇センチ以上のものが主流となり、一五センチ幅のものを二枚一組とし、その間を一〇センチあける設置方法（設置されたままになっている駅はある）は否定された事が明らかになった。

しかし、設置基準の不統一はいまだ解消されていない。設置二〇二ホームの点字ブロックをその形状（突起の形・数で分類）、大きさ、置き方（一枚ずつ置くか、二枚一組で間隔をとって置くか）と間隔（駅ホーム縁端の点数の平均値）を加味し、一つのホームで少ししか使われていないものは除き、主に使われているもので分類し、各々のホーム数を表すと次のようになる。

一辺四〇センチの正方形点状ブロック（84点ブロック）では、間隔〇センチ以上五センチ未満が四ホーム⁽⁵⁾。

一 辺三〇センチの正方形点状ブロックのうち、32点ブロックでは、間隔〇ミリ以上五ミリ未満が六、⁽⁶⁾ 間隔一五ミリ以上二〇ミリ未満が四、⁽⁷⁾ 間隔二〇ミリ以上二五ミリ未満が四、⁽⁸⁾ 間隔二五ミリ以上三〇ミリ未満が六、⁽⁹⁾ 間隔三〇ミリ以上三五ミリ未満が二、⁽¹⁰⁾ 間隔五〇ミリ以上五五ミリ未満が一、⁽¹¹⁾ 36点ブロックBでは、間隔〇ミリ以上五ミリ未満が二、⁽¹²⁾ 41点ブロックでは、間隔〇ミリ以上五ミリ未満が一、⁽¹³⁾ 間隔五ミリ以上一〇ミリ未満が一、⁽¹⁴⁾ 間隔一〇ミリ以上一五ミリ未満が二、⁽¹⁵⁾ 間隔一五ミリ以上二〇ミリ未満が一、⁽¹⁶⁾ 間隔二〇ミリ以上二五ミリ未満が三、⁽¹⁷⁾ 間隔二五ミリ以上三〇ミリ未満が二、⁽¹⁸⁾ 間隔三〇ミリ以上三五ミリ未満が六、⁽¹⁹⁾ 間隔四五ミリ以上五〇ミリ未満が二である。⁽²⁰⁾

一 五センチ×三〇センチの長方形点状ブロックのうち長方形16点ブロックでは間隔一〇〇ミリ以上一〇五ミリ未満が四である。⁽²¹⁾

一 辺一五センチの正方形点状ブロックのうち16点ブロックAで一枚ずつ設置するものは、間隔〇ミリ以上五ミリ未満が四、⁽²²⁾ 二枚一組で設置するもの（間隔は二枚一組のものの間隔）では、間隔九五ミリ以上一〇〇ミリ未満が六、⁽²³⁾ 間隔一〇〇ミリ以上一〇五ミリ未満が二、⁽²⁴⁾ 間隔一〇五ミリ以上一一〇ミリ未満が二である。⁽²⁵⁾

併用型ブロックでは、間隔二〇ミリ以上二五ミリ未満が六である。⁽²⁶⁾

五ミリ刻みの粗い分類であるが、二二種類にもなる。前回調査の結果を同様に分類すると一七種類になるが、それに比べても増加は明らかである。これをみても設置基準自体が統一されるような状況になかった事は明らかである。

- (1) 高田馬場駅にその例が多い。
- (2) 東京駅新幹線ホームの両終端部からはずれた部分のホーム縁端にある例である。
- (3) 秋葉原駅の一部及び飯田橋駅。
- (4) 上野駅新幹線ホーム。
- (5) 上野（四／二）——全三ホーム中四ホームに使われている事を表す——新幹線ホーム。
- (6) 池袋（二／五）、綾瀬（四／四）。
- (7) 四ッ谷（四／四）。
- (8) 中野（八／八）、新橋（四／八）、田町（四／四）、大崎（四／四）、五反田（二／二）、渋谷（二／二）、新大久保（二／二）、池袋（三／五）、鶯谷（四／四）、上野（六／二）——在来線ホーム、大井町（二／二）、蒲田（四／四）、十条（二／二）、赤羽（二／二）。
- (9) 神田（六／六）。
- (10) 市ヶ谷（二／二）。
- (11) 原宿（二／三）、新宿（八／一〇）、御茶ノ水（四／四）。
- (12) 上野（二／二）——在来線ホーム。
- (13) 浜松町（四／四）、日暮里（二／六）、平井（二／二）、北千住（三／二）、赤羽（三／七）。
- (14) 恵比寿（二／二）、浅草橋（二／二）、錦糸町（四／四）、亀戸（三／二）、新小岩（四／四）、小岩（二／二）。
- (15) 東中野（二／二）。
- (16) 高円寺（四／四）、目黒（二／二）、田端（四／四）、水道橋（二／二）。
- (17) 東京（二〇／三）在来線ホーム、品川（四／一四）、巣鴨（二／二）、西日暮里（四／四）、日暮里（四／六）、御徒町（四／四）、秋葉原（四／六）、千駄ヶ谷（二／二）、大森（二／二）、王子（二／二）。
- (18) 信濃町（二／二）。
- (19) 東京（六／三）新幹線ホーム。
- (20) 新宿（二／一〇）。
- (21) 代々木（四／四）。

- (22) 有楽町(四／四)。
- (23) 阿佐ヶ谷(四／四)、秋葉原(二／六)。
- (24) 高田馬場(二／二)。
- (25) 目白(二／二)。
- (26) 大塚(二／二)、駒込(二／二)、飯田橋(二／二)。
- (27) 前回調査のときの平均値は主に「ホームの一点を測定し、それをもとに各々の駅の平均値をだし小数点以下を四捨五入していたので、粗い平均値であり、比較の対象としては不適当であるが、あえて比較すると次のようになる。
- 一 辺三〇メートルの正方形点状ブロックのうち、32点ブロックでは、間隔〇メートル以上五メートル未満が四(綾瀬(四／五))、間隔一三メートル以上二五メートル以下が二(王子(二／二))、間隔特定できず、間隔二〇メートル以上二五メートル未満が五二(中野(八／八)、新橋(四／八)、田町(四／四)、大崎(四／四)、五反田(二／二)、渋谷(二／二)、新大久保(二／二)、池袋(四／四)、上野(六／一九)、神田(六／六)、四ッ谷(四／四)、大井町(二／二)、蒲田(四／四))、間隔二五メートル以上三〇メートル未満が四(十条(二／二)、赤羽(二／五))、間隔三〇メートル以上三五メートル未満が六(鷺谷(四／四)、市ヶ谷(二／二))、間隔五〇メートル以上五五メートル未満が一六(原宿(二／三)、新宿(二〇／一〇)、御茶ノ水(四／四))、41点ブロックでは、間隔五メートル以上二〇メートル未満が二(浅草橋(二／二))、間隔五メートル以上二〇メートル以下が四(錦糸町(四／四))、間隔特定できず、間隔一〇メートル以上二五メートル未満が二(恵比寿(二／二))、間隔一五メートル以上二〇メートル以下が二(東中野(二／二))、間隔二〇メートル以上二五メートル未満が一八(東京(四／二)在来線ホーム)、品川(四／一四)、巣鴨(二／二)、田端(四／四)、西日暮里(四／四))、間隔三〇メートル以上三五メートル未満が六(東京(六／二)新幹線ホーム)、64点ブロックは二五メートル以上三〇メートル以下が一(赤羽(二／六))、間隔特定できずである。一五メートル×三〇メートルの長方形点状ブロック(長方形16点ブロック)では間隔一〇メートル以上二〇五メートル未満が四(代々木(四／四))である。一辺一五メートルの正方形点状ブロックのうち16点ブロックAで一枚ずつ設置するものは、間隔〇メートル以上五メートル未満が四(有楽町(四／四))、二枚一組で設置するもの(間隔は二枚一組のものの間隔)では、間隔一〇メートル以上二〇五メートル未満が一五(阿佐ヶ谷(四／四)、秋葉原(五／六)、飯田橋(二／二)、目白(二／二)、高田馬場(二／二))である。併用型ブロックでは、間隔二〇メートル以上二五メートル未満が五(大塚(二／二)、駒込(二／二)、秋葉原(二／六))である。

四 安全歩行と点字ブロックの設置状況

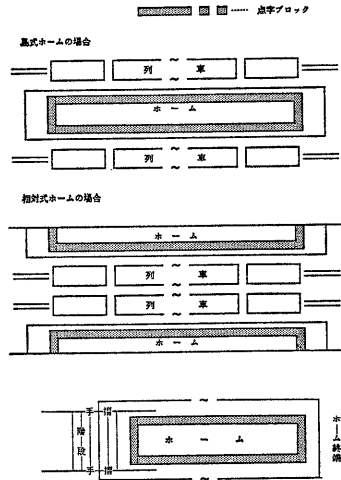
ホーム縁端等は転落事故又は進入してくる列車による事故の起きる場でもある。それからみると、形式的な分類で設置状況を見るだけでは不十分である。今までの論述では、点字ブロックがホームにあたかも同じ形式で設置されているかのような印象を与える。しかし、そのような事は実際にはなく、点字ブロックが歩行にどのような役割を果たすかを考えるには、どの位の長さで、又隙間なく点字ブロックが設置されているか検討しなくてはその現状を考察する事にはならない。視覚障害者が駅ホームで点字ブロックをどのように利用するかは厳密な調査及び実験を必要とする事であるが、危険なホーム縁端での調査・実験はできないので形態面からの問題をあげる為に、前回調査と同様、以下の一三ランクの基準を設けて調査した（評価については図2参照）。

A——ホーム縁端において、列車が停止する長さ以上にホーム全体に間断なく点字ブロックが設置しており、かつホーム両終端にも、間断なく点字ブロックが設置してあるもの。また、ホーム終端に階段がある場合に階段口から手摺が点字ブロックを囲むように設置してあるもの。つまり、視覚障害者がどの方向に歩いても、点字ブロックで囲まれた部分を認識しうる可能性のあるもの。

B——ホーム全体の点字ブロックが一見Aと同じ形式・長さで設置されているようにみえるが、ブロックが密接せず間隔をとって設置されていたり（点字ブロックの各点の間隔があくので踏越しが起きやすい）、ブロックが欠落している間隙があるもの。

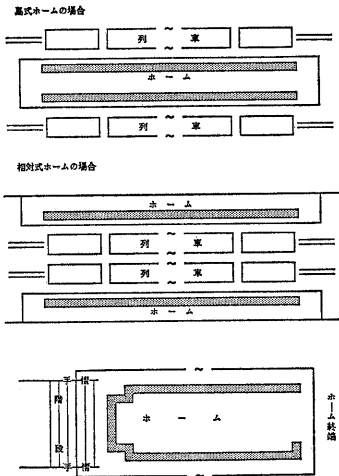
図2
評価例

A評価の例

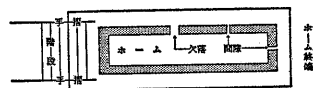


C評価の例

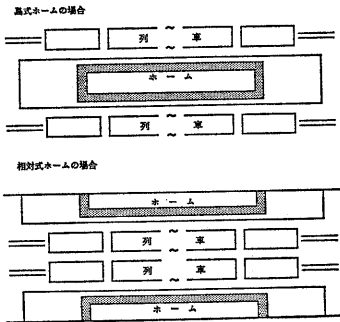
視覚障害者と安全歩行



B評価の例



E評価の例



C——ホーム縁端においては、Aと同じ長さで点字ブロックが設置されているが、ホーム終端の点字ブロックがなかったり、ホーム終端の階段口と手摺の間隔があいているもの。つまり、視覚障害者が歩きだす方向によっては、点字ブロックを踏まずにホーム縁端や終端へ行ってしまう可能性のあるもの。

D——Cの評価が一見与えられるようにみえる形式のホームだが、Bと同じ間隙や欠落のあるもの。

E——Aと同じ形式で点字ブロックが設置されているようにみえるが、列車の停止する長さの分の点字ブロックの設置に若干の不足のあるもの。つまり、A評価の点字ブロックの列が「寸足らず」で設置されているもの。寸足らずの程度は、四〇センチ（列車二両分）までを限度とした。これは編成列車の両端に通常あるシルバーシートが点字ブロック敷設の範囲内において使えるかどうかみたのである。

F——Eの評価が一見与えられるようにみえる形式のホームだが、Bと同じ間隙や欠落のあるもの。

G——Cと同じ形式で点字ブロックが設置されているようにみえるが、列車の停止する長さの分の点字ブロックの設置に若干の不足のあるもの。つまり、C評価の点字ブロックの列が「寸足らず」で設置されているもの。寸足らずの程度は、四〇センチ（列車二両分）までを限度とした。これは編成列車の両端にあるシルバーシートが点字ブロック敷設の範囲内において使えるかどうかみたのである。

H——Gの評価が一見与えられるようにみえる形式のホームだが、Bと同じ間隙や欠落のあるもの。

I——Eと同じ形式で点字ブロックが設置されているようにみえるが、Eよりもさらにホーム縁端部における点字ブロックの設置の長さが短いもの。つまり囲みはあるが短いものである。

J——Iの評価が一見与えられるようにみえる形式のホームだが、Bと同じ間隙や欠落のあるもの。

K——Gと同じ形式で点字ブロックが設置されているようにみえるが、Gよりもさらにホーム縁端部における点字ブロックの設置の長さが短く、囲みがないもの。

L——Kの評価が一見与えられるようにみえる形式のホームだが、Bと同じ間隙や欠落のあるもの。

M——ホーム縁端及び終端に全く点字ブロックの設置を欠くもの。

BDFHJLは、各々ACEGIKの欠陥ある設置という事になる。

長編成列車と短編成列車が同一ホームに停止する場合には、長編成列車の全長を基準として評価した。点字ブロックラインの幅には、四〇、三〇、一五センチの三種類があり、足裏の検出率が三〇センチ幅のもので約七二%、一五センチ幅のもので約四八%とある研究⁽¹⁾によれば各々を同列には論じられないので一五センチ幅のラインのホーム評価に()を四〇センチ幅のホーム評価に「」をつけてあらわすと次のようになる。

前回調査では、点字ブロックラインの全てに隙間又は欠落等があり、ACEGIKの評価のホームはなかった。同じ駅でもホームによって評価が違うので、ホーム毎に評価していくと、ランクB評価のホームが八二(二六七ホーム中三〇・七%)、(B)が一〇(三・七%)、Dが一九(七・一%)、(D)が八(三・〇%)、Fが九(三・四%)、(F)が三(一・一%)、Hが四(一・五%)、(H)が二(〇・七%)、Jが四(一・五%)、Lが六(二・二%)、AとLの小計が一四七(五五・一%)で、Mは一二〇(四四・九%)であった。今回調査では、ランクB評価のホームが(四)(二七二ホーム中一・五%)、八九(三二・七%)、(B)が八(二・九%)、Dが五七(二一・〇%)、(D)が八(二・

九%、Fが六（二・二%）、Hが二三（八・五%）、（H）が二（〇・七%）、Jが一（〇・四%）、Lが四（一・五%）、AとLの小計が二〇二（七四・三%）で、Mは七〇（二五・七%）であった。

ホーム全体に点字ブロックがあるように見えても、隙間があったり、ある箇所に点字ブロックがなければ、足裏だけで点字ブロックを触知する事が多いので、偶然に隙間に足を入れると点字ブロックに足がのついても二つの点字ブロックの突起の間に足を入れていれば、全く点字ブロックを踏まずにホーム縁端へ行ってしまう可能性もある。調査⁽³⁾によると成人の視覚障害者の半数以上がホームからの転落経験をもっている、この点についての点字ブロックの設置は十分注意しなければならない。特に点字ブロックが設置してある事を信用していたがゆえに偶然隙間に足を踏み入れると、点字ブロックをまだ踏んでいないから安全だと思いがちである。だから、点字ブロックが欠落している事は勿論、隙間がある設置法も危険である。

点字ブロックの評価については、一と二メートルの隙間は影響がないかという反論もあると思われるので、もしこの評価のさいに成人の靴の幅が一〇センチ前後なので点字ブロックの欠落や中断を一〇センチまでは間断しないものと考えて基準を相当甘くして評価すると、前回調査はランクA評価のホームが五一（二六七ホーム中一九・一%）、Bが三一（二一・六%）、（B）が一〇（三・七%）、Cが一六（六・〇%）、Dが三（一・一%）、（D）が八（三・〇%）、Eが九（三・四%）、（F）が三（一・一%）、Gが二（〇・七%）、Hが二（〇・七%）、（H）が二（〇・七%）、Iが四（一・五%）、Kが三（一・一%）、Lが三（一・一%）、Mが二（〇・四・九%）となる。今回調査では、ランクA評価のホームが「四」（二七二ホーム中一・五%）、四七（二七・三%）、Bが四二（一五・四%）、（B）が八

(二・九%)、Cが三八(一四・〇%)、(C)が一(〇・四%)、Dが一九(七・〇%)、(D)が七(二・六%)、Eが三(一・一%)、Fが三(一・一%)、Gが一七(六・三%)、Hが六(二・二%)、(H)が二(〇・七%)、Jが一(〇・四%)、Kが一(〇・四%)、Lが三(一・一%)、Mが七〇(二五・七%)となる。

前回調査では、六八駅中ホーム縁端及び終端に点字ブロックが少しでも設置してあるのは四〇駅(五八・八%)で、ないのは二八駅(四一・一%)であった。未設置ホーム数の百分率が未設置駅より高いのは、多くのホームをもつ大きな駅では、全てのホームに点字ブロックが設置されているとは限らないからである。たとえば、ホームを一〇以上もつ駅で全ホームに点字ブロックがあったのは新宿駅(二〇/二〇)だけで、その他は東京(二〇/二二)、上野(六/一九)、品川(四/一四)といった状態であった。今回調査では、六八駅中少しでも設置してあるのは五四駅(七九・四%)で、ないのは一四駅(二〇・六%)である。ホームを一〇以上もつ駅で全ホームに点字ブロックがあるのは新宿駅(二〇/二〇)だけで、その他は東京(一六/二二)、上野(二二/二二)、品川(四/一四)といった状態であり、この傾向は前回とほぼ同じである。

しかし、ホームの評価で注意しなければならない事は、三〇^{パーセント}が幅以上のブロックでB評価のホームが前回調査で設置一四七ホーム(一〇〇%)中八二ホーム(五五・八%)あったのに対し、今回調査では、二〇二ホーム中九三ホーム(四六・〇%)となって割合が低下している事である。さらに、基準を相当甘くした参考値の評価でもA評価のホームが、前回調査では設置一四七ホーム中五一(三四・七%)だったのが、今回調査では二〇二ホーム中五一ホーム(二五・二%)となり、割合は一層低下している事である。視覚障害者が駅ホームを歩行中ある部分において点字

ブロックを触知し、他の部分においてまだ点字ブロックを触知しないので安全だと思って歩行していたら、ホーム縁端から転落してしまったという事が十分考えられるのであり、実際にそのような事故が起きている。右の数字は点字ブロックに対する信頼を裏切る可能性が増えている事を表し、看過せない問題を含んでいると思われる。確固とした点字ブロック設置の統一基準もなく、又視覚障害者の具体的な歩行の安全を十分配慮する事なく点字ブロックの設置を進めてきた結果が右に述べる数字となって現れてきているのである。

さらに、駅全体の評価を検討してみると次の事が言える。①点字ブロックが前回調査時になく今回調査でもなかった駅は六八駅（二〇〇％）中、一四（二〇・六％）⁽⁴⁾、②点字ブロックが前回調査時にあったが今回調査で駅全体の評価が悪化した駅は一六（二三・五％）⁽⁵⁾、③点字ブロックが前回調査時にあり今回でも評価が変わっていない駅は一五（二二・一％）⁽⁶⁾、④点字ブロックが前回調査時に全くなく新設が今回の調査で初めて認められた駅は一四（二〇・六％）⁽⁷⁾、⑤点字ブロックが一部ホームにあったが前回調査時になかったホームで増設されたり、改造されたりして駅全体の評価が向上した駅は九（一三・二％）⁽⁸⁾であった。新設された一四駅のホーム（分類④）並びにホームを新設及び全面改造して点字ブロックを敷設したホームは六一ホーム（一〇〇％）⁽⁹⁾あるが、その評価は「B」四（六・六％）⁽⁹⁾、B三二（五二・五％）⁽¹⁰⁾、D一七（二七・九％）⁽¹¹⁾、H八（一三・一％）⁽¹²⁾である。⁽¹³⁾ホーム縁端で列車全長分の敷設がなされている例が多くなっている。しかし、新設、増設あるいは改造によって一部の評価が向上しても、設置後放置されたり、列車の停止位置が若干変化したりして既存ホームの評価が低下したため、都区内六八駅全体の評価は向上したとはいにくい。点字ブロックは一旦敷設すれば半永久的にそこに存在し続けるかのように思われがちであるが、補修とそ

の維持に日常の努力がはらわれなければ、むしろ視覚障害者の信頼を裏切るものに転化する事を忘れてはならない。

- (1) 村中義夫他「盲人の安全歩行と点字ブロックの役割」IATSS（国際交通安全学会）研究・研修助成報告集第三卷（一九八二年）七八頁参照。

- (2) 村中他前掲論文七五頁参照。

- (3) 「視力障害者の交通機関利用実態」〔上野裁判を支援し国鉄利用者の生命と安全を守る会〕による調査（一九七七年）参照。

- (4) 西荻窪、荻窪、大久保、両国、新日本橋、馬喰町、三河島、南千住、亀有、金町、板橋、上中里、東十条、尾久。

- (5) 中野、東中野、品川、大崎、恵比寿、渋谷、新宿、高田馬場、駒込、神田、御茶ノ水、市ヶ谷、四ッ谷、大井町、蒲田、綾瀬。

- (6) 阿佐ヶ谷、有楽町、新橋、田町、五反田、原宿、代々木、新大久保、大塚、巣鴨、田端、西日暮里、浅草橋、錦糸町、十条。

- (7) 高円寺、浜松町、目黒、日暮里、御徒町、水道橋、信濃町、千駄ヶ谷、大森、亀戸、平井、新小岩、小岩、北千住。

- (8) 東京、目黒、池袋、鶯谷、上野、秋葉原、飯田橋、赤羽、王子。

- (9) 上野駅新幹線ホーム（分類⑤）。

- (10) 高円寺四、日暮里二、御徒町四、千駄ヶ谷二、大森二、平井二、新小岩四、小岩二、北千住二（以上④）、池袋二、秋葉原四、赤羽二（以上⑤）。

- (11) 目黒二、信濃町二、亀戸二（以上④）、東京六、上野二、飯田橋二、赤羽一（以上⑤）。

- (12) 浜松町四、日暮里四（以上④）。

- (13) 鶯谷四、赤羽一（一番線）、王子二は一部補修による評価向上なので合算していない。

五 結び——残された課題

以上調査結果と若干の評価を個別的な問題に限って述べてきたが、最後に今後検討すべき課題とあわせて総体的な問題を述べてみたいと思う。

<表1> ホーム縁端・終端部点字ブロック設置状況及びホーム評価

表1-1

番号 …一次調査順	駅名	ブロックの 種類数	ブロックの 形状	ブロック毎 の面積 (ホーム中央 付近のラ インの幅 単位) 平 均値(小数点 以下第二位 四捨五入)	ホ ム 端 部 点 字 ブ ロ ッ ク の 数	評価 ・(○)付数字は15m、アンダーライン付数字は40m (正値には35mm)幅の点字ブロック列を要す。 ・点線より上の評価は第一次調査、下の評価は第二次調 査の評価を表し、各評価欄中の上行の全角数字が厳格な 基準による評価、下行の半角数字が参考値を示す。													〡—評価変わらず △—評価向上 ▼—評価悪化 (各駅毎にその駅の点字ブロック設置ホームの 増加、ブロック列の幅の増大及び参考値を含め て比較)
						A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
29	西萩駅				両4													4	〡
					両4													4	〡
28	萩駅				両4													4	〡
					両4													4	〡
27	阿佐ヶ谷	2	16A=15 長16=15	100	両4	① (0)												16Aが主。磨耗多い。足裏に異物感なし。16A の間隔は2枚1組の間隔。 ①が主で間隔は上に同じ。②は9枚。	〡
		2	①16A=15 ②長16=15	94-104 a36.8	両4	① (0)													〡
26	高円寺				両4													4	〡
		1	41 30	12-16 a15.7	両4	4												△	〡
25	中野	1	32 30	20	両8	8	2											参考値のBランクは5・8番線ホーム。3・4 番線は富国地下鉄の管轄。	〡
		1	32 30	18-24 a21.3	両8	8	5												〡
24	東中野	1	41 30	15	両2	2												足裏に異物感少ない。	〡
		1	41 30	12-16 a13.8	両2	2	1												〡
23	大久保				両2													2	〡
					両2													2	〡
16	東京増	1	41 30	20 と30	両22	10	6											12	〡
		① 41=30-17-26 a21.3 2② 41=30-30-35 a30.8 ③ 16A=15= 0-2 a 1.0			両22	8	8											6	△
17	有楽町増	1	18A 15	0	両4	① (0)												この駅のみ16A密接設置。	〡
		2①16A=15= 0-2 a 0.4 ②16B=15= 1枚のみ ※ =14と14.3各1枚			両4	① (0)												①が主。※41の半載(幅143mm)と4分の1(幅 140mm)各1枚。	〡
18	新橋	1	32 30	単	両20	4												4	〡
		1	32 30	19-21 a20.3	両8	4												4	〡
51	浜松町				両4													4	△
		1	41 30	0-5 a2.5	両4							4	4						〡
52	田町	1	32 30	20	両4	4													〡
		1	32 30	20-25 a23.1	両4	4													〡
37	品川	2	41=30 36A=30	20	両14	2	4	2										10	〡
		2① 41=30 ②36A=30		18-24 a21.1	両14	2	1	2	2									10	〡

表 1-2

視覚障害者と安全歩行

		形状	幅	間隔		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
36	大 崎	1	32	30	20	両 4				4	4							
		1	32	30	23-25 a23.9	両 4					3	4	1					▼
35	五 反 田	1	32	30	20	島 2		2	2									
		1	①32=30-22-23 a22.3 ②32=30=19-21 a20.0 ③32=30-24-28 a25.7			島 2			2									①は埋込部分（1ホーム全部と他1ホーム主に使用）、②（235枚）、③（4枚）は貼付部分。
34	目 黒					島 2											2	△
		1	①41=30=15-18 a16.3 ②41=30=14-23 a19.5			島 2			2									①貼付部分。②埋込部分。1ホームは①が主、②は78枚、他1ホームは②が主、①は238枚。
33	恵 比 寿	1	41	30	10	島 2	2	2										
		増 2	41=30=7-9 a8.2 32=30=1枚			島 2	2	1	1									▼
32	渋谷	1	32	30	20	片 2			2									点状ブロックに沿って歩くとベンチにぶつかる（1番線）。
		1	32	30	20-25 a22.6	片 2			2		2	1						▼
31	原 宿	1	32	30	50	島 2 片 1	1	2	1								1	
		1	32	30	40-51 a50.3	島 2 片 1	1	2	1								1	
30	代 々 木	1	長16	15	100	島 2 片 2				① ④								階段口への誘導用ブロックの配置が他駅と比べて複雑。
		増 2	長16=15-99-102a100.4 16A=15=1枚			島 2 片 2				① ④								
22	新 宿	1	32	30	50	両10	6	6	4	4								階段口付近のホーム終端ブロックの磨耗多い。
		増 2	①32=30=45-57 a52.6 ②41=30=44-51 a47.8			両10	3	3	5	7	2							7ホーム全部に①。2ホーム全部に②。1ホームは①が主で41は1枚。
21	新大久保	1	32	30	20	島 2	2	2										
		1	32	30	23-25 a23.8	島 2	2	2										
20	高田馬場	2	16A	15	100	島 2		② ②										16Aが主。16Aの間隔は2枚一組の間隔。
		増 4	①16A=15=補修用 ②長16=15=100 a100 ③長16=15=83-83 a90.0 ④長16=15=補修用 ⑤ 32=30=階段口			島 2				② ②								①が主で間隔は上に同じ。④は各階段口ブロックと連絡、計9枚。
19	目 白	2	16A 長16	15	100	島 2		② ②										16Aが主。16Aの間隔は2枚一組の間隔。
		2	①16A=15=103-108a105.5 ②16A=15=98-102 a90.3 ③長16=15=92-100 a97.3			島 2			②									①が主、間隔同上。①は埋込部分②は貼付部分の数値（長16の埋込部分は両端を計測できる連続がない）。長16は貼付部分と埋込部分計91枚
1	池 袋	2	32 41	30	20	両 4	4	4										32が主。
		2	①32=30=3-9 a4.4 ②32=30=20-25 a23.9 ③41=30=0-18 a9.7			両 4 片 1	4	4	1									2ホーム全部に①。他の3ホームは②が主で①は計459枚、③は計9枚。①②は埋込、③は貼付部分。
41	大 塚	2	併 32	30	20	島 2	2	2										併が主で32はホーム終端部のみ。駒込駅ホームと類似性あり。
		2	併 32	30	20-22 a20.3	島 2	2	2										併が主で32はホーム終端部のみ。

表1-3

		形状	幅	間隔		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
42	果崎	1	41	30	20	馬	2	2											
		1	41	30	20-22 a20.5	馬	2	2											
43	駒込	2	併 32	30	20	馬	2	2											併が主で32はホーム終端部のみ。大塚駅ホームと類似性あり。
		2	併 32	30	20-25 a22.8	馬	2		2										併が主で32はホーム終端部のみ。
8	田端	1	41	30	20	両	4	4											
		1	41	30	18-20 a19.5	両	4	4											
9	西日暮里	1	41	30	20	両	4	4											
		1	41	30	19-21 a20.1	両	4	4											
10	日暮里	1				両	6											6	①2ホーム②4ホーム。
		1	④41=30-0-3 ④41=30-20-23 a20.6	a1.2	両	6	1	2	1			3	4	1					
11	鶯谷	1	32	30	30	両	4						4		4				階段口近辺にのみホーム終端に点状ブロックあり。
	増	2	①32=30-20-25 a22.3 ②41=30-18-23 a20.8	a22.3	両	4						4							①が主。増設部分（各ホーム、158、159、175、178枚）は②。
12	上野	1	32	30	20	両	12 頭	2	2	4								13	
	増	① 32=30-23-28 a24.8 ④②36B=30-1-4 a 2.4 ⑤ 41=30-9-24 a16.8 ⑥ 84=40-5-10 a 7.5	両	16 頭	6	1	4	※	※	1	1		4		1			10	4ホームは①が主で③は増設用。①のみ②のみが各2ホーム。新料線全4ホーム（※印）は③のみ。
13	御徒町	1	④41=30-22-25 a24.2 ④41=30-20-24 a22.3	a24.2	両	4		4	4									4	①はブロックの間隔が丸。②は四角。2ホームは①が主②は各216、105枚、他2ホームは全②
14	秋葉原	2	16A=15- 併=30=	100 20	両	4 相	2				1 ③ ③	③ ③	③ ③						1番線ホーム終端、1-2番線ホーム終端部に併用型ブロック、16Aに磨耗の激しさ・脱落が目立つ。（←この行が参考欄）
	改	2	①16A=15-90-103 a27.5 ② 41=30-20-23 a21.4	a27.5	両	4 相	2	3	4	1									①が2ホーム。改造4ホームはすべて②。
15	神田	1	32	30	20	両	6	6											
		1	32	30	22-32 a25.8	両	6	2	2	2	2	2							
59	御茶ノ水	1	32	30	50	両	4	1		3	3								
	2	32=30-47-60 a52.1 41=30=2枚	両	4		1	4	3											32が主。
58	水道橋	1	41	30	15-16 a15.5	相	2		2									2	
57	飯田橋	2	16A 長16	15	100	馬	2			③ ③									16Aが主。磨耗激しく異物感少なくよくわからない。
	改	2	併 41	30	20-25 a21.8	馬	2		2										併が主。30cm幅の列に変更。41はホーム終端部のみ。
56	市ヶ谷	1	32	30	30	馬	2	2											
	増	2	32 41	30	28-33 a30.3	馬	2	1	2	1									32が主。41は40枚。

表 1-4

視覚障害者と安全歩行

		形状	幅	間隔		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
55	四ッ谷	1	32	30	20	両4	2	3	1	1									点状ブロックに拾って歩くと顔にベル用ボタン箱がぶつかる可能性あり（3番線）。
		1			①32=30-19-20 a19.4 ②32=30-50-55 a51.0	両4				4	1								①が主で全ホームに二つの間隔のブロック列。 3ホームは②が各56枚、他1ホームは55枚。
54	信濃町					島2												2	△
		1	41	30	25-28 a25.8	島2			2	2									△
53	千駄ヶ谷					島2												2	△
		1	41	30	21-23 a22.0	島2	2	2											△
38	大井町	1	32	30	20	島2	2	2											▽
		1	32	30	23-25 a24.2	島2			2	2									▽
39	大森					島2												2	△
		1	41	30	23-25 a24.5	島2	2	2											△
40	蒲田	1	32	30	20	両4				4	4								▽
		1	32	30	20-22 a20.4	両4						4	4						▽
60	浅草橋	1	41	30	5	相2			2	2									
		1	41	30	3-7 a5.3	相2			2	2									
61	両国					島2 頭3												5	
						島2 頭3												5	
62	錦糸町	1	41	30	5-10	両4					2	2					2	2	
		1	41	30	5-7 a6.4	両4					2	2					2	2	
						島2					2	2						2	△
63	亀戸	1	41	30	5-8 a6.4	島2			2	2									△
						島2												2	△
64	平井	1	41	30	0-1 a0.8	島2		2	2										△
						両4												4	△
65	新小岩	1	41	30	4-9 a6.1	両4		4	2										△
						島2												2	△
66	小岩	1	41	30	6-7 a6.8	島2		2	2										△
67	新日本橋					島2												2	
						島2												2	
68	馬喰町					島2												2	
						島2												2	
44	三河島					島2												2	
						島2												2	

表 1-5

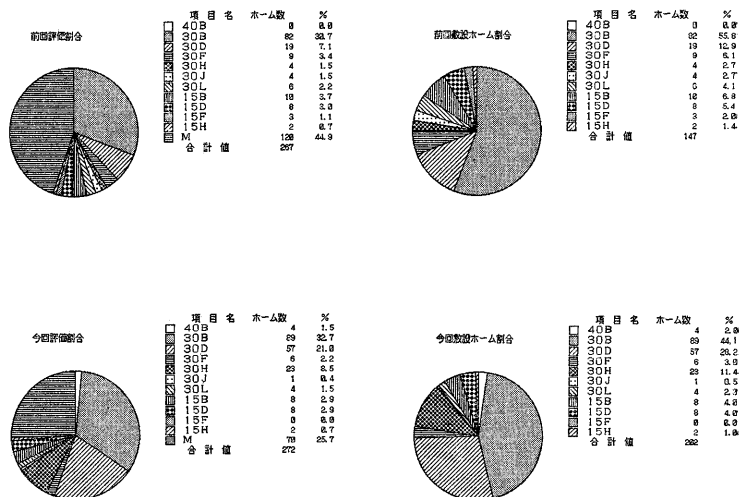
		形状	幅	間隔		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	
45	南千住				島 2														
					島 2														
46	北千住				島 2														
		1	41	30	0-3 a2.3	島 2	1	2											△
47	綾瀬	1	32	30	0	両 4 切 1	2	4											▽
		1	32	30	1-3 a1.8	両 4				4									
48	亀有				島 2														2
					島 2														2
49	金町				島 2														2
					島 2														2
2	板橋				島 2														2
					島 2														2
3	十条	1	32	30	25	相 2											1	2	
		1	32	30	23-27 a24.8	相 2											1	2	
4	赤羽	3	32=30=	25	島 4 片 1				1				2						2
			41=30=	0				1					2						
			64=30=	25~30															
		3	①32=30=20-26 a23.0		島 6 片 1		3		1			1							2
			②41=30= 0-4 a 0.7																
			③41=30=20-24 a21.7																
			④64=30= 7-16 a12.0			3		1				1							△
7	上中里				島 2														2
					島 2														2
6	王子	1	32	30	13~15	島 2													
	増	2	①41=30=21-23 a22.3		島 2				2										△
			②32=30=10-13 a11.3						2										
5	東十条				両 4														4
					両 4														4
50	尾久				島 2														2
					島 2														2
69	【松戸】 参 考 例	3	併 32 線	30	20	両 6	4			2									併が主。32はホーム上の階段下等の狭い部分と 経路部（つまり歩行停止指示部分）、線状ブ ロックは::印のついた乗降口指示用ブロック。
		3	併 32 線	30	20-26 a23.1	両 6	3			1									併が主。32はホーム上の階段下等の狭い部分と 経路部（つまり歩行停止指示部分）、線状ブ ロックは::印のついた乗降口指示用ブロック。
			※点字ブロックの形状				※ホーム形式												
			84 = 84点ブロック				片 = 片面（単式）ホーム（片面ホームが複数向きあわず												
			32 = 32点ブロック				に存在している場合にも表記）												
			38A = 38点ブロックA				島 = 島式ホーム												
			38B = 38点ブロックB				相 = 相対式ホーム（片面ホームが2つ向きあっている場												
			41 = 41点ブロック				合に表記）												
			64 = 64点ブロック				両 = 両面ホーム（島式ホームが同一平面で並行している												
			長16 = 長方形16点ブロック				場合に表記。ホームより幅狭した場合に別の経路へ												
			長18 = 長方形18点ブロック				行く可能性があることを考慮した。それ以外は島式												
			16A = 正方形16点ブロックA				ホームとした）												
			16B = 正方形16点ブロックB				切 = 切り欠きホーム												
			併 = 併用型ブロック				頭 = 頭端式ホーム												

〈表2〉 評価合計

(百分率小数点以下第二位四捨五入)

	加わ の幅	調査 回数	ホーム 総数	A-1 小計	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
評 価 面	40 cm	一次	267 100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120 44.9
		二次	272 100%	4 1.5	0	[4] 1.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70 25.7
	30 cm	一次	124 46.4	0	82 30.7	0	19 7.1	0	9 3.4	0	4 1.5	0	4 1.5	0	6 2.2	0	120 44.9
		二次	180 66.2	0	89 32.7	0	57 21.0	0	6 2.2	0	23 8.5	0	1 0.4	0	4 1.5	0	70 25.7
	15 cm	一次	23 8.6	0	(10) 3.7	0	(8) 3.0	0	(3) 1.1	0	(2) 0.7	0	0	0	0	0	120 44.9
		二次	18 6.6	0	(8) 2.9	0	(8) 2.9	0	0	0	(2) 0.7	0	0	0	0	0	70 25.7
参 考 値	40 cm	一次	267 100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120 44.9
		二次	272 100%	4 1.5	[4] 1.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70 25.7
	30 cm	一次	124 46.4	51 19.1	31 11.6	16 6.0	3 1.1	9 3.4	0	2 0.7	2 0.7	4 1.5	0	3 1.1	1 0.4	3 1.1	120 44.9
		二次	180 66.2	47 17.3	42 15.4	38 14.0	19 7.0	3 1.1	3 1.1	17 6.3	6 2.2	0	1 0.4	1 0.4	3 1.1	0	70 25.7
	15 cm	一次	23 8.6	0	(10) 3.7	0	(8) 3.0	0	(3) 1.1	0	(2) 0.7	0	0	0	0	0	120 44.9
		二次	18 6.6	0	(8) 2.9	(1) 0.4	(7) 2.6	0	0	0	(2) 0.7	0	0	0	0	0	70 25.7

〈グラフ〉 評価比較



点字ブロックの種類は、一九八二年五月までの調査に比べて増加し、前回調査では全くなかったものが、新しく敷設されている例がみられる。駅ホーム縁端に点字ブロックを設置しだしてから、すでに一年以上たっているにもかかわらず、統一基準に基づいて点字ブロックを敷設するどころか種類だけが増えていくように思われる。

点字ブロックが新設されたホームの評価はおおむね高いランクに位置づけられる。ごく一部とはいえ、Aランクの評価に極めて近いホームもでてきており、過去の施行方法に対する反省をせまるものとなっている。それゆえ、一部は全面改修したところもあるが、過去の不十分な施行方法の点字ブロックの放置に対してどういう対策をとるかが新しい問題となるであろうし、もし事故が起きた場合にどういう法的責任を誰がとるのが問題となるであろう。

すでに敷設されてあった点字ブロックは、駅ホーム評価のランクの低下が見られるものが少なからずある。乗降客が絶えず踏むホーム縁端に設置されているため、磨耗や接着剤の硬化による欠落、日光や風雨にさらされている事による点字ブロック自体の劣化等が主たる原因である。特に点字ブロック本体がプラスチック製又はセラミックス製である事を意識せずに放置しておいた為の欠落があちこちにみられたのは、設置後の管理が不十分といえよう。しかし、列車の停止位置が変更されたために評価が下がった例もあり、人為的な原因による評価低下のある事は注意すべきで、点字ブロックがはたして視覚障害者の真の安全の為に利用される事が配慮されて設置されたり、管理されたりしているのか疑問である。仮に全部の駅に点字ブロックが設置されたとしても、そのまま放置すれば、評価が低下し続ける以外にない事を看過すべきではない。

最後に点字ブロックが何故不統一に設置されてきたかはより詳細な検討を必要とするが、簡単に一応の仮説を述べ

てみたいと思う。

まず第一に駅ホームという特に危険な場所における視覚障害者の歩行の安全等に対する研究・配慮が不足したままに点字ブロックが敷設されてきたのではないかと思われる事である。駅ホームが危険であるから視覚障害者に警告する必要があるといっても、その幅一つをとっても成人の歩幅を考慮すると最低五〇センチは必要とされるのに無視されている等はその現れであろう。

第二に視覚障害者の死傷事故（一九七三年の二月〔東京高田馬場駅の上野事件〕と八月〔大阪福島駅の大原事件〕にホームからの転落後、触車事故がおき、二月の事故では視覚障害者が死亡している）が起き、これら事故の損害賠償裁判の主要争点の一つが国鉄の点字ブロック敷設義務の有無であったため、それを敷設しておけば、安全配慮義務を果たしたと主張できると考えられ、点字ブロックをとにかく敷設しておく傾向が生じたのではないかと思われる事である。又ホーム上の駅員が合理化のため減少し、鉄道事業者の安全配慮義務を果たす点で点字ブロックを敷設する方がはるかに安価で確実と考えられた事も見逃してはならないであろう。

第三にこれら視覚障害者用の工作物設置には多額の資金が投じられるため、施行業者が利潤追求をはかろうとして新規参入しようとするほど、点字ブロックの種類が増えていく事である。性能の優れた点字ブロックがあっても、それを使う事は他社の特許にふれ、自社開発乃至他社の製品を少し手直したいいわゆる二次製品を敷設した方が儲かる。また、注文者に真に視覚障害者の役にたつ工作物の知識がなければ、似て非なるものを敷設してしまうのである。そのため、全国統一的な設置基準に則って施行されるべきところ、それがままに敷設されるのであり、資本

主義の自由競争原理が福祉の美名のもとに貫徹する結果点字ブロックの種類はますます増えていくことになるのである。

しかし、第四に施設を造る場合に障害者をはたして施設を利用する主体としてとらえ、障害の実態を精査し、その意見や主張を尊重する姿勢が点字ブロックの設置者（つまり国鉄）にあったかを問わねばならない。安全に移動するという、この人間として当たり前な事を要求する事が権利として考えられないまま、敷設されてきたのではないかと考えるのである。むしろ障害者を施設を利用させる客体としてしかとらえてこなかったのではないかと思うのである。これは単に点字ブロック設置者の姿勢の問題ばかりではなく、このような状況を放置・黙認してきた国家の「社会福祉」イデオロギーの反映ではないかと考えるのである。

駅ホームの人員合理化が進めば進むほど安全配慮の必要性が増し、視覚障害者の駅ホーム縁端における歩行の安全を確保する措置が必要になる。そして、その安全配慮はひとり視覚障害者の為だけではなく、等しく交通機関を利用する者にもなされねばならない。安全配慮の一つの到達点として神戸のポートライナー、大阪のニュートラムにおけるような施設⁽²⁾が存在する今日、視覚障害者にのみ安全配慮の責任を負わせる事は許されないと考える。

(1) 福井嗣泰「視覚障害者の道路横断に関する情報提供システムについての研究」IATSS前掲報告集第三卷五八頁参照。

(2) ホーム縁端に壁と扉があり、それが車両扉と一致したときにホームの扉が開く。

〔付記〕 本稿は一九八五年九月二二日、大阪府立大学で開催された日本社会福祉学会学術総会の障害児・者福祉

部会での報告をもとにそれを修正したものである。なお、学会での報告と本稿での数値が一部相違しているのは、学会報告のための調査終了時までの数値には、埼京線（一九八五年九月三〇日開通）のための赤羽駅六番線の数値が含まれていないからである。なお、埼京線開通により、北赤羽及び浮間舟渡の二駅が東京都区内駅に新に加えられたので、脱稿後一九八六年一月五日に調査を行った。両駅とも島式ホーム二で41点ブロック使用、間隔〇・三^{ミリメ}、北赤羽駅がD二（参考値D二）、浮間舟渡駅がB二（参考値A二）であったことを付記しておく。

〔一九八六年三月一〇日〕